

辽宁港口群—东北腹地

经济空间联动发展机理研究

董晓菲 著



东北大学出版社
Northeastern University Press

国家社会科学基金青年项目 (11CJL045) 阶段性成果

辽宁港口群-东北腹地 经济空间联动发展机理研究

董晓菲 著

东北大学出版社

· 沈 阳 ·

© 董晓菲 2018

图书在版编目 (CIP) 数据

辽宁港口群-东北腹地经济空间联动发展机理研究 /
董晓菲著. — 沈阳 : 东北大学出版社, 2018. 4
ISBN 978-7-5517-1851-6

I. ①辽… II. ①董… III. ①区域经济发展-研究-
东北地区 IV. ①F127. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 074585 号

出 版 者: 东北大学出版社

地址: 沈阳市和平区文化路三号巷 11 号

邮编: 110819

电话: 024-83687331(市场部) 83680267(社务部)

传真: 024-83680180(市场部) 83680265(社务部)

E-mail: neuph@neupress.com

网址: <http://www.neupress.com>

印 刷 者: 沈阳市第二市政建设工程公司印刷厂

发 行 者: 东北大学出版社

幅面尺寸: 170mm×240mm

印 张: 13

字 数: 220 千字

出版时间: 2018 年 4 月第 1 版

印刷时间: 2018 年 4 月第 1 次印刷

策划编辑: 孟 颖

责任编辑: 潘佳宁

责任校对: 子 敏

封面设计: 潘正一

责任出版: 唐敏志

ISBN 978-7-5517-1851-6

定 价: 59.00 元

前 言

世界主要经济带的发展都离不开港口-腹地地域经济系统发展的贡献,港口与腹地的良性联动发展已经成为区域经济寻求发展乃至突破瓶颈的普遍模式。我国沿海地区的快速发展也得益于港口与腹地的有效联动,成为改革开放的前沿。目前,东北地区面临体制机制束缚严重、市场开放程度较差、转型动力不足等困境,应积极落实“一带一路”建设要求,以港口与腹地良性联动为思路,加快辽宁沿海港口群优势资源整合,推动临港产业深度嵌入国际供应链中,进而带动东北经济腹地的全面振兴。本书基于笔者主持的国家社会科学基金青年项目“辽宁港口群-东北腹地经济空间联动发展机理研究”(11CJL045)的阶段性成果。在融合经济地理学的归纳和区域经济学的推导思维逻辑基础上,探讨辽宁港口群-东北腹地地域系统的空间演化规律。

本书首次提出“一带一路”建设的理论核心问题,即探究港口群与腹地经济空间的良性联动机理。并且,以辽宁港口群-东北腹地地域空间为实证对象,归纳了近代、新中国成立后、改革开放和东北振兴时期的地域空间演化特征,以定量方法演绎辽宁港口群的体系演化过程、腹地空间极化程度、交通经济带空间结构及可达性演化过程,并分别测度辽宁各港口在东北地区的腹地空间格局,推导空间作用的联动机理。提出四种联动模式:港口吸

附腹地、沿交通干线扩散、城镇体系牵引、双核心港极化替换周期模式。在对策建议中，分析了东北地区在对接“一带一路”建设时，要处理好港口群的协调问题，加强交通干线的联动作用，并积极地推动优势产业融入全球产业链。

在理论上，完成“港口群-腹地地域系统”经济空间相互作用的理论基础的梳理，并探究港口-腹地地域系统的一般研究范式。在实践上，以辽宁港口群-东北经济腹地为研究对象，大量地采用定量的研究方法，对辽宁港口群与东北腹地的经济联系、交通演化、空间范围进行重新划分，阐述空间运行的驱动机理。提出优化东北地区港口群与腹地空间有效联动的调控机制，为东北老工业基地振兴与“一带一路”倡议的落实提供对策及建议。

董晓菲

2018年2月16日

目 录

绪 论	(1)
一、研究问题的提出依据	(1)
二、拟解决的关键问题	(6)
三、研究思路及方法	(8)
第一章 港口群与腹地空间作用研究综述	(11)
第一节 国内外港口体系研究进展	(11)
一、港口群概念及内涵	(11)
二、港口群体系研究的发展演变	(16)
第二节 港口与腹地关系研究综述	(22)
一、港口与腹地关系演化研究	(22)
二、港口与腹地关系实证研究	(25)
三、港口腹地范围划分的研究	(26)
四、港口-腹地载体研究：交通经济带	(26)
第三节 研究情况评述及展望	(28)
一、港口体系研究评价	(28)
二、港口城市研究的评价及展望	(29)
三、港口群与腹地研究述评	(30)
四、空间联动：构建港口群-港口城市-腹地系统研究新视角	(31)

第二章 港口群与腹地空间联动的理论基础 (32)

第一节 港口群发展演化理论 (32)

一、海港区位论 (32)

二、港口功能演化阶段理论 (33)

三、港口竞争力动态循环理论 (34)

四、港口集聚-扩散效应理论 (35)

第二节 港口与腹地空间相互作用相关理论 (38)

一、赫希曼的极化——涓滴效应学说 (38)

二、中心——外围理论 (39)

三、区域依赖理论 (40)

四、梯度推移学说 (40)

五、区域外部性理论 (41)

六、劳动地域分工理论 (42)

第三章 辽宁港口群与腹地经济空间演化进程 (44)

第一节 近现代辽宁港口群与腹地变迁 (44)

一、东北诸港腹地的变迁背景 (44)

二、近代辽宁港口群与腹地演化特征 (48)

三、近代辽宁港口群-腹地变迁因素 (52)

第二节 新中国建设时期辽宁港口群-腹地演化进程 (53)

一、新中国建设时期我国港口发展历史回顾 (53)

二、改革开放后辽宁港口体系形成与演化 (55)

第三节 东北振兴时期辽宁港口群-腹地演化进程 (56)

一、辽宁港口体系空间演化总体进程 (57)

二、辽宁港口体系时空演化进程 (61)

三、哈大交通经济带时空演化进程 (67)

四、辽宁省交通可达性演化进程 (79)

五、大连港、营口港与腹地协同演化进程 (88)

六、辽宁港口群东北腹地时空演化进程 (94)

第四章 辽宁港口群-东北腹地空间格局	(105)
第一节 我国沿海港口空间格局	(105)
一、我国港口发展逆势上扬	(105)
二、港口群区域性分异格局凸显	(107)
第二节 东北地区经济空间格局	(109)
一、东北地区经济空间层级格局	(109)
二、腹地城市综合实力差异明显	(110)
第三节 辽宁港口群腹地空间格局	(112)
一、研究区域、数据及方法	(112)
二、辽宁港口腹地时空演化进程测算结果	(113)
三、港口腹地格局特征分析	(114)
第五章 辽宁港口群-东北腹地空间驱动机理	(117)
第一节 港口群-腹地空间联动机理内涵	(117)
一、空间联动机理的概念界定	(117)
二、联动机理的基本特征	(118)
第二节 港口群-腹地演化的联动体系	(119)
一、区位条件	(119)
二、市场需求	(122)
三、政策导向	(125)
第三节 辽宁港口群空间演化机理	(130)
一、港口的自然及区位优势基础	(130)
二、港口-腹地交通基础设施完善程度	(134)
三、腹地经济发展水平	(137)
四、外部环境与政策导向	(142)
第四节 港口群-腹地空间联动模式	(148)
一、港口吸附腹地模式	(148)
二、沿交通干线扩散模式	(149)
三、城镇体系牵引模式	(151)
四、双核心港极化替换周期模式	(152)

第六章 辽宁港口群-东北腹地经济空间联动对策建议	(155)
一、政府引导+市场运作，整合辽宁港口群联盟	(155)
二、提升陆海联运可达水平	(158)
三、探索双核心港口融合机制	(160)
四、优化临港产业空间布局	(163)
五、主动承担国家“一带一路”建设	(166)
六、开拓辽宁自由贸易试验区开放新模式	(171)
第七章 未来研究展望	(176)
一、主要研究结论	(176)
二、研究特色与创新之处	(179)
三、研究不足与未来展望	(180)
参考文献	(182)
后 记	(197)

绪 论

一、研究问题的提出依据

(一) 港口与腹地联动为“一带一路”倡议核心

21 世纪, 人类逐渐意识到海洋对于经济发展的重要性。世界各国纷纷制定全面开发海洋资源、发展蓝色海洋经济战略和规划, 海洋正成为全球新一轮经济竞争的焦点。国际上主要的海洋强国 (如美国、英国、日本、加拿大、韩国等), 纷纷制定了面向 21 世纪的海洋经济发展战略。我国对海洋方面的经济、国防、环境发展也高度重视, 党的十七大报告与《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要 (2011—2015)》明确提出要坚持陆海统筹, 推进海洋经济发展, 提高海洋开发、控制、综合管理能力; 党的十八大报告提出“海洋强国”战略, 2014 年《政府工作报告》提出“全面实施海洋战略”。可见, 我国从国家层面, 已经把海洋的重要性提升到前所未有的高度。2015 年召开的中央经济工作会议将“一带一路”“京津冀协同发展”“长江沿岸经济带”作为重点, 进行部署, 勾画出海陆整体联动, 沿海、沿江全面开放的新格局。

推动“一带一路”的建设, 即陆上丝绸之路经济带与 21 世纪海上丝绸之路, 海陆统筹联动发展十分关键。国家发展改革委、外交部、商务部联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》明确提出: 海上以重点港口为节点建设运输大通道, 并布局了 15 个港口。2013 年, 国务院总理李克强在中国-东盟博览会上强调, 铺就面向东盟

的海上丝绸之路,打造带动腹地发展的战略支点。因此,研究认为,破解港口与腹地联动问题是“一带一路”建设的实施核心与工作抓手。

辽宁港口群位于“一带一路”和长江经济带东北部,与京津冀东部接壤,自2009年辽宁沿海经济带发展地位上升为国家级战略以来,大连港、营口港的双核心驱动效应显著,锦州港、丹东港两翼错位发展定位明确,盘锦港、葫芦岛港规模不断跟进,基本形成了以大连港和营口港为核心的梯次发展格局^[1]。

我国推动“一带一路”建设,在布局东北地区时指出:“发挥内蒙古联通俄蒙的区位优势,完善黑龙江对俄铁路通道和区域铁路网,以及黑龙江、吉林、辽宁与俄远东地区陆海联运合作,推进构建北京-莫斯科欧亚高速运输走廊,建设向北开放的重要窗口。”^①因此,东北地区的港口群与腹地的联通程度决定了向北开放的时间表,探究辽宁港口群与东北腹地经济的空间关系现实意义重大。发挥辽宁港口群对东北地区乃至俄罗斯远东区域“内引外联”的联动作用,提升东北老工业基地整体对外开放的水平,是落实国家“一带一路”倡议的重要着力点。

(二) 港口群与腹地关系开拓地域系统理论新方向

区域经济地理学认为,经济地域是相对完整的地理空间,是由人类经济活动和具体时空条件紧密结合而形成的。经济地理系统是以商品经济为主要特征的工业社会的产物,是商品经济与劳动地域分工发展到较高阶段所形成的地域组织形式。也有学者认为,经济地域是人类经济活动及其地域空间相互作用、相互影响、紧密联系的有机整体。本书认为,地域系统可概括为:人类经济活动在地域空间上所表现的,由内在联系形成的具有一定规律的有机整体。港口-腹地地域系统是人类港口与腹地经济活动的特定空间范围,它由港口地域空间与腹地经济空间的相互联系构成,以实现各地区与各要素的整合,最后形成港口-腹地经济地域(系统)。这些内部构成内容不仅仅是一种包含各种经济资源及经济活动的地域空间系统,同时也是遵循一定发展规律和阶段特征的城镇系统,是具有“点—线—网”

^① 2015年3月28日,国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

发展特征的交通网络以及各种经济部门和空间的实体。

港口-腹地经济地域系统作为我国经济发展的一个重要支撑区域单元,涵盖了港口经济、交通运输、城镇体系、产业结构、人口环境等各方面的内容。港口与腹地一直处于相互关联着的运动发展中,彼此影响、相互依存,不可孤立地存在和发展。港口-腹地经济地域系统的产生和发展对区域经济和生产力的带动产生直接影响。港口基本是伴随人类经济活动的产生而产生的,但并非同时产生。港口的形成需要具备一定的经济条件,在古代,人类技术和生产力水平尚未达到一定水平时,陆路与水运是最主要的交通方式,在运输过程中,货物在水运与陆运交接较方便的地方是港口(码头)最初形成的地点。当人类的技术和生产力水平达到一定程度、人类经济活动发展到一定阶段时,才具备港口形成条件,成熟的港口可以为一定的陆地范围(腹地)提供集中的客货接卸与转运服务。随着经济进一步发展,港口的职能也逐渐开始多样化,港口与腹地间形成了较为密切的经济联系,为港口-腹地经济地域形成和发展提供了基础,港口与腹地的空间作用开始复杂化。

我国地方经济的发展规律是区域经济学的重要组成部分,港口-腹地经济地域系统的空间相互作用规律可以通过对经济区域的形成及发展的过程—格局—机理的探索来考察,以便及时发现地方经济发展中存在的问题,并做出相应对策和对未来发展方向做出调整。通过梳理港口-腹地经济地域系统的形成及发展过程,反映港口-腹地系统空间格局演变历程,分析影响整体系统的因素,探究其空间演变规律、系统结构层次、载体作用、未来趋势等,对于充分发挥港口的作用、促进港口群及其腹地空间的良性互动发展,在理论和现实上具有重大意义。

在“一带一路”建设中,我国不断开阔“双向开放”的广度和深度,以推动产能、资本、标准“走出去”,重构新一轮的全球化格局。港口-腹地经济地域系统是国际交流最频繁、开放程度最高的经济空间系统,其承受的国际、国内经济要素集聚与扩散效应高度集中,探究港口群体演化机制和港口群与腹地的经济关系模式,对于优化基础设施布局、创新管理机制、构建适应我国进一步对外开放的经济空间理论框架,具有突破性的理论意义。与此同时,也为区域经济学的未来研究内容明确新的方向,特别是在对外投资理论、地缘政治、交通运输理论等方面,需要学术界结合

我国最新的发展实践需求,丰富相关的研究方法及内容。

(三) 辽宁港口群发展助推东北老工业基地振兴

随着改革开放的深入,东北地区难以适应社会主义市场经济发展环境,其发展速度逐渐落后于东部沿海地区。从2003年10月《中共中央、国务院关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》(中发〔2003〕11号)出台到2013年,东北老工业基地经历十年振兴高速增长后,又出现增速下滑、下行压力增大的新挑战。2014年8月,《国务院关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见》(国发〔2014〕28号)发布,力推东北地区在经济新常态的背景中逆势而上。2016年2月,印发《中共中央 国务院关于全面振兴东北地区等老工业基地的若干意见》(中发〔2016〕7号),既反映了东北地区在经济新常态中的紧迫局面,也反映出国家对东北老工业基地振兴寄予厚望。

总结国内外港口群发展经验发现,港口发展带动腹地经济增长,腹地经济的发展也会不断支持港口继续壮大与转型。港口经济与腹地经济逐渐成为不可分割的有机统一体,世界主要经济带的发展都离不开港口-腹地地域经济系统发展的贡献,港口-腹地联动发展已经成为区域经济寻求发展乃至突破瓶颈的普遍模式,如美国分别以纽约和洛杉矶为中心的东、西海岸经济圈,日本太平洋沿岸经济带都是依托具有港口-腹地地域经济系统发展来拉动整体经济发展。此外,我国环渤海地区、长江三角洲地区及珠江三角洲地区也是得益于港口-腹地经济地域系统的显著带动效应而相继崛起,成为带动我国经济增长的重要增长极。可见,东北地区突破发展瓶颈的着力点即有效发挥沿海港口群与广阔腹地的良性联动。

辽宁港口群与东北腹地的经济发展经历了较长的历史过程,并且相互之间经济联系紧密,在推动市场取向改革、产业结构升级、政府职能转变等方面,港口群的导向作用明显。东北地区90%以上的外贸集装箱依托大连港转运,大连港依托进口铁矿石的枢纽港地位,成为拉动区域经济增长的新亮点;营口港承接了沈阳经济区及东北腹地其他区域的内贸货物转运功能,加速转型升级向跨境电商平台发展;锦州港正在打造粮食物流和商贸平台,锦州港占东北港口粮食转运份额的49%,内贸玉米中转量多年占据全国首位,促进东北地区与东南沿海和西部地区的商贸发展;丹东港不

断加强与吉林省、黑龙江省的木材、农产品的物流体系建设；盘锦港为东北腹地转运石化产品、装备制造业产品；葫芦岛港是东北腹地与京津冀地区联系的节点。

目前，“港口-交通通道-腹地”三位一体的区域空间发展模式已经架构出东北振兴的有效格局，随着港口群与腹地空间关系的不断改善，将成为东北地区创新体制机制、产业结构高端化、外向型经济集聚的高地，进而产生经济外溢效应，扩散、带动东北腹地经济、社会及环境的整体升级。

（四）辽宁沿海与腹地海陆经济联动不足

辽宁省沿海地区海洋产业与东北腹地陆域产业在自然资源、经济发展、社会需求及生态环境等方面存在着密切的联系，产业之间相互联动具有自然、社会、历史等多方面的优越条件。辽宁省海洋产业结构中传统产业所占比重较大，新兴产业发展缓慢。并且，辽宁海洋产业与腹地产业的衔接不畅，整体联动水平不高，主要原因如下。

（1）辽宁省海洋产业活力较低，新兴海洋产业发展缓慢。战略性新兴产业是指以海洋高新技术发展和海洋资源大规模开发为支撑的，具有重要引领作用、较强产业关联和巨大发展潜力的海洋新兴产业。辽宁省海洋产业结构中，战略性新兴产业所占比重远不及传统海洋产业，甚至低于全国平均水平。代表海洋产业发展新活力的战略性新兴产业发展缓慢，科技创新能力不足成为首要根源。例如：2011年，辽宁省传统海洋产业（海洋渔业、交通运输业、滨海旅游）比重为86.1%，新兴海洋产业（海洋油气业、生物医药、工程建筑、海洋电力、海水利用、化工业）比重仅13.9%，低于全国海洋新兴产业占海洋总产值18.3%的平均水平。海洋新兴产业发展的滞后，源于科技创新能力不足，这也是人才匮乏的体现。2011年，辽宁省共有海洋科研机构17家，从业人员2118人，其中仅有5.5%的人员是拥有博士学位的高端人才；相比之下，广东省共有海洋科研机构25家，从业人员3088人，但是高端人才比重达到20.7%。

（2）海陆经济缺乏联动机制，难以发挥系统整体作用。海陆经济的联动发展是技术创新与传播、产业升级和多方面要素交互流动的复杂过程，单纯依靠海陆经济系统的自发联动需要较长的转化过程，只有通过合理引导才能促进海陆经济联动发展，缩短技术创新与传播、产业升级等要素流

动的过程。国内外海陆经济发达地区的实践经验表明,政府牵头建立科学、合理的联动机制是推动两大经济系统要素有效流动的最佳路径。然而,辽宁省对海陆经济联动带动机制的形成却面临诸多挑战。一方面,辽宁省沿海经济主管机构分散。初步建设阶段,沿海经济带常设办事机构挂靠省外经贸厅来办理沿海经济项目审批与监督工作。中期发展阶段,发改委设立的辽宁省沿海经济带开发建设领导小组办公室、交通厅、环保局、海洋与渔业厅等部门也涉及沿海地区的审批、监管工作。多头混乱管理、反复协调的问题凸显,缺乏国家层面的海陆经济管理与评估的权威机构对沿海发展规划及相关政策的出台提供支持。另一方面,海陆经济技术欠缺共享平台^[2]。海洋高新技术的发展需要政府在资金上的大力支持,更需要政府搭建透明、便利的交流平台。

(3) 海陆规划缺乏统筹意识,出现资源浪费现象。海陆统筹规划意识的缺乏一方面体现在临港产业用海和用地的矛盾。地方保护主义对海陆产业协调发展产生阻碍,造成海洋不同行业在分配使用岸线、滩涂和浅海方面的矛盾。另一方面,辽宁沿海地区出现了产业结构趋同、重复建设、恶性竞争等问题,造成资源的巨大浪费。以大连港和营口港为例,二者近年来的发展迅猛,为抢夺腹地和海外接卸货源接连掀起“价格战争”,虽然两个港口在激烈竞争中增加吞吐量、改善集疏运体系、布局内陆港等举措频出,但是,港口利润并没有同比提高,而是以辽宁港口牺牲整体利益为代价的。辽宁沿海经济带的工业园区多以装备制造、石化产业、修造船产业为主导,导致项目高度趋同,部分园区闲置。此外,统筹意识的缺失也造成海陆经济与海陆生态环境的矛盾,导致海域污染日益严重。

二、拟解决的关键问题

本书首先根据港口群-腹地系统的特征,分析系统空间作用的一般规律;之后选择典型的辽宁港口群-东北腹地系统为研究重点,按照经济空间作用的过程—格局—机理的研究思路进行实证研究。拟解决三个关键问题。一是港口群-腹地系统作为人类经济活动的特定空间,在外向型经济建设、腹地经济转型的综合需求下,港口群与腹地的经济空间演化的过程在理论层面上如何阐释。二是辽宁港口群-东北腹地作为港口基础良好、腹地重工业集中、体制机制束缚的典型区域,其经济空间的演变规律特征有哪些?

三是辽宁港口群-东北腹地经济空间要实现联动发展的机理是什么?采取什么政策调控机制。

(一) 港口群与腹地作用的演化过程

从空间的视角,以辽宁港口群-东北腹地经济地域系统为例,按照过程—格局—机理的思路,分析经济空间发展变化的轨迹及出现的问题。首先,归纳、总结区域经济学、空间经济学、经济地理学等相关学科涉及港口群-腹地经济空间的理论。在进行港口群-腹地经济空间作用的研究中,追踪、描述近代、新中国成立时期、东北振兴后辽宁港口群与东北腹地的空间作用过程,分析自然与区位、经济与政策、港口竞合能力、交通基础设施等影响港口群-腹地经济空间的基础条件,总结空间演变规律,包括港口群、港口城市和交通经济带的空间结构演变规律。归纳我国港口群-腹地地域系统空间作用的几种模式。

(二) 港口群与腹地作用的演化规律

以辽宁港口群-东北腹地实证分析为基础,首先,分析影响地域系统演化的各方面要素;其次,运用灰色关联度、引力模型、变异系数、泰尔指数、可达性指数等定量方法,梳理辽宁港口群、东北腹地交通网络、城镇体系、空间结构的形成、发展过程和现状特征;最后,提炼出辽宁港口群-东北地区经济空间有机运行的经济、社会、环境等各方面联动机理。

(三) 探索我国港口群与腹地联动调控机制

目前,我国已经到了调整结构和转变发展阶段的关键阶段。郭建科、韩增林研究团队认为,沿海地区是国家优化开发和重点开发主体功能的主要承载区,而港口经济的发展直接关系到沿海地区可持续发展。一方面,我国亟待总结出沿海港口群的发展模式和规律,并进一步优化调整;另一方面,港口对区域的带动、辐射作用不足,与腹地的互动发展格局尚未形成,没有发挥出作为区域资源配置枢纽应有的作用。某些地区港口与腹地的空间联系不畅,港-腹二元经济结构明显。

针对当前辽宁港口群与东北腹地存在的联动水平较低问题,本研究提出促进辽宁港口群与腹地良性联动的调控对策,这是本研究拟解决的主要

实践问题之一。更为重要的是,基于我国“一带一路”倡议背景下沿海地区与内陆腹地作用的变化,研究辽宁港口群及沿海其他港口体系与腹地的联动问题,并预测港口体系与腹地经济空间作用的变化趋势与未来格局。根据港口群与腹地联动水平评价结果和存在问题,研究促进辽宁港口群及我国其他沿海地区港口与腹地的协调发展的调控路径。

三、研究思路及方法

(一) 研究思路及内容

根据港口群-腹地地域系统的特征分析港口群体系、港口与腹地的作用理论,分析辽宁港口群-东北腹地地域系统的形成、演化过程,描述目前的发展格局,进而总结其演化的机理。总体上,按照经济空间作用的过程—格局—机理的研究思路进行研究。

本研究内容框架主要分为四部分,由七章组成。四个部分为绪论、理论基础、实证研究以及结论与展望,其中绪论主要从研究依据、拟解决问题、研究方法等方面对研究内容进行简要阐述,第一章和第二章是研究涉及的理论基础,第三章至第六章主要从实证角度进行验证研究,第七章对研究内容做出总结并提出展望。其主要内容如下。

绪论部分从确立选题的研究背景与立论依据入手,明确了本次研究的切入点和理论与实践研究意义,并提出了本书拟解决的几个关键问题,阐述了港口群与腹地经济空间研究的内容框架。

理论基础部分是研究的基础和支撑。第一章详细梳理和总结了国内外港口与腹地空间相互作用关系,并提出了本研究的创新之处。第二章科学界定了港口群、腹地的相关概念与内涵,分析港口-腹地联动要素及结构演化过程,逐渐搭建我国港口群与腹地空间关系研究的概念与框架,同时探究港口群与腹地空间作用研究的基础理论,奠定本研究的理论基础。

实证研究部分是本研究的核心,主要包括四个章节。第三章重点探究辽宁港口群与东北腹地空间作用的演变过程及其阶段性特征,分析近代日俄战争、辽河水运、南满铁路等不同时期辽宁港口群与东北腹地的空间作用过程。进一步分析新中国成立后辽宁港口群与东北腹地的演化过程,特别是比较了大连港与营口港在东北腹地的协同历程,揭示港口群体系及港